

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA

PRIMER PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 286 DE 1995

JULIO DE 1995

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

SITUACION ACTUAL DEL TRANSPORTE Y ESTADO DE LAS CARRETERAS EN NUESTRO TERRITORIO

Exposición del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas ingeniero Lucio Cáceres

---

Versión [illegible]

[illegible]

ASISTENCIA

Preside	: Senador Dante Irurtia.
Miembros	: Senadores José Andújar, Sergio Chiesa, Albérico César Segovia y Orlando Virgili.
Invitados especiales	: Ministro y Subsecretario de Transporte y Obras Públicas y asesores, ingeniero Lucio Cáceres, ingeniero Conrado Serrentino, doctora María Laura Rey Moreno, ingeniero Yamandú Risso Brum, ingeniero Agustín Aguerre, ingeniera Eliana Embid, ingeniero Rodolfo Suárez y Secretario del Senado Mario Farachio.
Secretario	: Julio Méndez Vila.
Ayudante	: María Cecilia Fernández.

SEÑOR PRESIDENTE.- Está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 34 minutos)

Damos comienzo a la sesión del día de hoy y en nombre de la Comisión agradezco la presencia del Ministro de Transporte y Obras Públicas y de sus asesores ante lo que fue una insinuación, por parte de la Comisión, de conocer aspectos que tanto interesan al país, en lo que tiene que ver con el transporte y su organización, en los años que se nos avecinan.

Como sé que el señor Ministro tiene poco tiempo le cedo el uso de la palabra.

SEÑOR MINISTRO.- Es una satisfacción estar aquí para conversar, en este momento, sobre el transporte y la relación que tiene con nuestra política sectorial para estos próximos años, así como la relación de todo esto con un episodio importante que se llevará a cabo dentro de pocos meses, que es el tratamiento de la Ley de Presupuesto.

Antes que nada quisiera entregar a la Mesa tres ejemplares del anuario de transporte que ilustran muchos de los comentarios que aquí se van a realizar. Asimismo, para seguir la exposición pienso que sería bueno que los ejemplares se repartieran entre los integrantes de la Comisión.

Si tuviéramos que decir cuáles son los tres grandes conceptos que creemos importante para el transporte, deberíamos decir que el mismo tendría que ser rápido, seguro y barato. Estos tres elementos muy esenciales son los que debemos considerar. Evidentemente, el transporte es una de las herramientas del Gobierno y, por lo tanto, lo vemos inscripto en un modelo económico exportador de bienes regionales y extraregionales, así como también de servicios regionales. Es decir, que estamos hablando del transporte como un elemento protagonista en la venta de servicios.

La realidad que nos muestra el mercado es la siguiente. El mercado interno ha tenido un crecimiento en lo que corresponde a la producción agrícola, industrial y, en

lt.

definitiva, tanto el transporte de pasajeros como el de carga ha tenido una evolución creciente en lo que tiene que ver con la movilización. Con relación a este mercado, desde el punto de vista regional, nos encontramos con el protagonismo del MERCOSUR --sin MERCOSUR ya había un aumento sustancial de los intercambios entre los países de la región-- y, a su vez, vemos que el país está aumentando su volumen de carga extraregional. Estamos exportando, fuera de los mercados regionales, una cantidad significativa de productos que en estos años se verá potenciada por algunos nuevos actores que comenzarán a acrecentarse, como ser la producción forestal.

Esta situación nos lleva a ver que el transporte nacional necesita una modernización y una racionalización --particularmente habría que modernizar el transporte de carga y racionalizar el de pasajeros-- así como un aumento de la eficiencia, mediante la mejora de ingresos y la disminución de los costos. Me refiero a la disminución tanto en los costos correspondientes a operaciones --o sea, lo que puede vincularse con el capital, con el funcionamiento y con el tiempo, otro factor que cada vez tiene más importancia-- como a los de infraestructura. Esta ha sufrido un proceso de deterioro, lo que se traduce en un aumento del costo en los sistemas de transporte.

En lo que tiene que ver con el transporte internacional, consideramos necesaria una modernización, fundamentalmente para lograr una mayor competitividad en el mercado regional, donde vemos que el país tiene un potencial importante; la prueba está que en algunos mercados ha participado en forma activa y con un alto porcentaje, mientras que en otros el transporte se encuentra rezagado. Por otra parte, pensamos que se trata de una red que se junta en determinados nodos, de donde salen otros flujos, por lo que es un servicio netamente integrado.

Por lo tanto, en el Uruguay no podemos pensar en el transporte regional como un elemento aislado, sino complementado por el de Argentina, Brasil y Paraguay, dando lugar inclusive a actuaciones o iniciativas empresariales de dichos países.

La idea de esta [illegible] es [illegible] distintos modos de [illegible] a las [illegible] cada uno de ellos para [illegible]

lt

específicos que entendemos son de mayor relieve para los próximos años. Me refiero al transporte forestal, a la hidrovía, al puente Colonia-Buenos Aires y al eje vial del MERCOSUR. Finalmente, veremos la connotación presupuestal de los temas que trataremos.

Con relación al transporte interno de carga por carretera, debo decir que se trata de un servicio a la producción con algunas características peculiares. Si miramos el cuadro de la página 1.11 del Anuario, podremos apreciar que existe un parque obsoleto con una flota de 22.700 camiones de cinco toneladas, y la mayor concentración de dicho parque en materia de antigüedad se encuentra en el período 1970-1979. Quiere decir que estamos hablando de un parque automotor que tiene entre 15 a 20 años. La obsolescencia de este parque --cada año que pase será mayor-- es un elemento que consideramos imprescindible comenzar a revertir. Por supuesto que no es bueno ir a lo grande e impulsar un programa de renovación masiva de flota para luego caer en un valle. Entendemos que todos los sistemas estacionarios son malos, pero cuando se ve que hay un proceso de obsolescencia, es necesario revertir la situación.

Por otro lado, también vemos que frente a un transporte interno creciente, que se potencializará con el protagonismo de la madera, se ocupará la capacidad ociosa, dado que una gran parte del transporte interno nacional es zafral. Al aparecer la madera se podrá reducir dicha zafralidad y se ocupará la capacidad ociosa existente. De todas formas, una demanda agregada traerá aparejada la necesidad de un incremento del parque de camiones, lo que será imprescindible, puesto que la madera es un producto extraordinariamente sensible a pequeños cambios en el valor de la tarifa del flete. Este tiene una incidencia en el transporte forestal de alrededor del 30% del precio FOB. Por lo tanto, si vemos que hay un crecimiento de demanda importante que puede repercutir en el incremento de la tarifa del flete, pensamos que debemos acompañarlo con una mejora de la oferta. En definitiva, los dos elementos llevan a una política de renovación del parque.

Este transporte interno tiene hoy una determinada infraestructura. Todos conocemos la red vial nacional --lamentablemente, en este último Anuario no están estos datos, pero no creo que sea necesario ejemplificarlos-- [illegible] una serie de corredores principales, como ser las Rutas [illegible], 3, 5, 8, 9 y alguna otra, donde realmente se canal[illegible]

lt.

volumen de carga y de circulación general del país.

La red vial ha tenido una evolución interesante. Básicamente, si miramos sus condiciones en términos de estado bueno, regular y malo, observamos que en 1988 teníamos 3.900 kilómetros en buen estado, mientras que en 1994 habían 3.200 en estado regular; en 1988 había 4.540 kilómetros frente a 2.300 que se constataron en 1994 y por último, de 784 kilómetros en mal estado pasamos a 3.039 en dicho año. Por distintas razones que después analizaremos cuando veamos la parte presupuestal, es evidente que existió una pérdida de recursos en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la realización de obras en esta red vial que ha tenido una evolución que mucho nos preocupa. Por esa razón, nuestra propuesta para estos cinco años en materia de infraestructura se basa en una mejora sustancial. Concretamente, estamos planteando que esos 3.200 kilómetros en buen estado se transformen en 5.075 al cabo de la gestión, que los 2.377 kilómetros en estado regular se reduzcan a tan sólo 1.778 y que, fundamentalmente, exista una disminución significativa de lo que es el mal estado de la red, de forma de que evolucione de los 3.039 kilómetros actuales a 1.776 kilómetros en 1999. Seguramente, todos aspiraríamos a que fueran mucho más exitosos los resultados de nuestro plan pero se trata de una selección que pretende ser optimizada y que, además, dentro de las restricciones presupuestales con las que debemos manejarnos, entendemos que constituye un avance significativo. De todas formas, esta red de caminos nacionales sería bastante inerte si no fuera complementada con caminos alimentadores.Debemos tener en cuenta que todo ese transporte interno --el agrícola, el de productos forestales, lecheros, entre otros-- necesita llegar a los grandes corredores que son aquellos que precisamente planteamos consolidar en primer lugar. Por lo tanto, dentro de lo que es el inciso del Minsterio de Transporte y Obras Públicas --o aún fuera de él-- está previsto un programa de caminería rural importante, tanto en lo que corresponde a las cuencas forestal y lechera como a la caminería departamental general de las intendencias.Esto se instrumentará a través del Programa 10.000 kilómetros de camino que se viene realizando desde 1989.

Con respecto al transporte intern[illegible] de [illegible], debemos señalar que existe una demanda [illegible], que en 1990 se movilizaban, entre ingresos y egresos [illegible] 1:000 000 de toneladas, mientras que en [illegible] se [illegible]

It.

crecimiento del 70%, llegando a 1:700.000 toneladas.Para movilizar ese tonelaje --tarea que realiza tanto empresas nacionales como extranjeras-- nos encontramos con la misma situación que en el transporte interno --si bien no tan grave-- en cuanto a la obsolescencia del parque vehicular. La empresa de transporte internacional, repito, tiene la problemática de un parque obsoleto con la dificultad de lograr renovar la flota por distintos elementos, entre los cuales identificamos que, por ejemplo, a nuestro criterio, el camión es un bien de capital que debería ser tratado como tal y, en ese caso, que el IVA no se pague efectivamente en la primera compra sino en la segunda transferencia. Otro inconveniente que se le plantea es el referido a la inexistencia de líneas de crédito estables y tasas razonables con lo que es la actividad, que permitan ir haciendo un proceso gradual de reemplazo de las unidades.Cabe destacar que no creo que sea necesario ninguna acción espectacular ni efectuar una prebenda especial para este tema. Creemos en el mercado pero también entendemos que debe ser fluido y que quien quiera acceder al crédito pueda hacerlo y quien tenga interés --como en el caso del transporte internacional que, en definitiva, es un exportador de servicios tanto cuando importa mercaderías como cuando las exporta-- también pueda alcanzar esa facilidad. De todas maneras, consideramos que el país tiene una capacidad empresarial importante en materia de transporte internacional. Una prueba de ello es que cuando las condiciones de competencia son relativamente leales --como es el caso argentino-- la participación de la bandera uruguaya es sustantivamente mayor. Tenemos una participación del orden del 70% en el tráfico con Argentina, tanto si hablamos en materia de tonelaje como de toneladas-kilómetro transportadas. En realidad, creo que los porcentajes se sitúan en un 70% y 72%. En cambio, advertimos otros problemas que, fundamentalmente, radican en la competencia desleal que encontramos en el mercado brasileño.Allí, se aplica la modalidad de utilizar el flete interno hasta la frontera y recién allí transformar esa carga en transporte internacional.En ese caso, sí se puede ver que si bien hay un equilibrio entre las toneladas, existe un gran desequilibrio si analizamos el origen de las mercaderías y su destino. Gran parte de esos productos tienen un origen --una distancia de transporte muy importante-- pero que a los efectos del transporte internacional, hace que nuestra participación sea muy baja debido a la presencia de los [illegible] fleteros o carreteros.Además, también se da el [illegible] del retorno vacío que constituye uno de los elementos de falso flete que

lt.

resta competitividad.

También es cierto que en el caso de Brasil estamos compitiendo con niveles salariales diferentes, beneficios sociales distintos, políticas crediticias y costos de insumo diversos, que en estos últimos tiempos se han ido igualando y, razonablemente, deberían equipararse en un escenario integrado. Sin embargo, sabemos que es bastante difícil que ese proceso pueda ser llevado a cabo en un plazo tan breve como son cinco años.

Entendemos que debemos apoyar medidas tendientes a la política de renovación de flota y a la mejora de la competitividad del empresario de transporte internacional.A su vez, dicho transporte circula por lo que son los corredores internacionales de exportación, que están dimensionados --particularmente en lo que corresponde a los puentes-- para lo que eran las cargas legales del Uruguay, hasta la adopción de las nuevas cargas del MERCOSUR. Esto determina la necesidad de un programa de renovación de puentes en corredores internacionales muy importante.

Nuestro objetivo para estos años es lograr que los corredores de las Rutas 1, 2, 3, 8 y 9 queden consolidados totalmente en lo relacionado con los puentes, sin ningún tipo de limitación de cargas.En el caso del corredor de la Ruta 5, pretendemos lograr que sólo exista una limitación menor de carga, eliminando aquellos puntos que consideramos de mayor gravedad.Además, estos corredores internacionales coinciden con los principales corredores nacionales.Por lo tanto, estamos planteando una consolidación.Todos hemos recorrido esas carreteras y sabemos que en algunos de sus tramos están mal.Mañana quizás estos se arreglen, pero seguramente se romperán los sectores contiguos.En consecuencia, debemos tratar de homogeneizar toda la carretera y darle un horizonte de vida no menor de diez años, aspirando a que esté en buenas condiciones durante quince años.

Con relación al [illegible] de cargas [illegible] elemento importante [illegible] de [illegible] que [illegible]

It.

desconsolidación y reagrupamiento de cargas, tanto para el mercado interno como, fundamentalmente, para el regional. También deseamos que se implementen terminales que denominaríamos "pasos de frontera", con los que se trataría de facilitar el cruce y el contralor y, en definitiva, se trataría de incidir hacia una baja de los costos y una mejora de la competitividad de nuestros transportistas.

Si analizamos el tema del transporte de pasajeros, en la página 143 del Anuario, vemos que el país está realmente dotado de un servicio de transporte interdepartamental de pasajeros como seguramente hay pocos --o ninguno-- en América.A diferencia de lo que veíamos respecto a la carga, en este sentido el parque está renovado y, en el caso de los ómnibus, por ejemplo, data de siete u ocho años atrás.Todos somos conscientes de lo que es la renovación del parque en materia de automóviles.Existe una demanda creciente de transporte suburbano, principalmente asociado al crecimiento del área metropolitana. No obstante, éste ha estado en una situación de equilibrio entre el aumento de la demanda y el de la oferta.

Tal vez la situación más crítica es la del transporte interdepartamental de corta, media y larga distancia, que se encuentra en un estado de estabilidad en cuanto a la demanda, con un ligero crecimiento, que en el período 1985-1995 ha sido de un 65% ó 70%. La evolución ha sido relativamente constante.Acompasando ese ligero incremento de la demanda, ha habido un crecimiento muy importante de la oferta, que ha llevado a una baja de los coeficientes de ocupación de los ómnibus.En el Anuario anterior pueden ver cómo evoluciona la curva de dichos coeficientes, que en 1986-1987 alcanzan a un 62% y sufren una violenta caída en los años subsiguientes. Eso determina, en primer lugar, mala salud de las empresas y, en segundo término, una creciente presión tendiente al alza de la tarifa, tratando de rescatar con ésta lo que no se gana por la venta de boletos. Esa es una de las presiones que estamos recibiendo en este momento.

La mala salud empresaria nos preocupa porque lleva a otras transformaciones, que también son elementos relevantes. En la medida en que las empresas empiezan a funcionar mal, comienza a darse una transferencia de la propiedad, formal o informal, y aparecen procesos de concentración empresaria, que no queremos. Según nuestro modelo --dejando de lado [illegible] más pequeños-- se trataría de contar con empresas que no [illegible] más

lt.

de un 10% de participación en el mercado sustancial. Si bien no podemos lograr un mercado totalmente desarrollado debido al tamaño de nuestro país, consideramos que es conveniente mantener una estructura empresaria que nos permita asegurar la no creación de situaciones monopólicas.

Frente a las condiciones que existen en materia de transporte interno de pasajeros, vemos la necesidad de una racionalización en lo que tiene que ver con el transporte suburbano, mejorando tanto lo que corresponde a la estructura como lo relacionado con la operación. Particularmente, el tema del crecimiento de la Ciudad de la Costa nos ha convocado alguna vez a esta Comisión. Al respecto, estamos previendo, en primera instancia, la realización de algunos estudios sobre la infraestructura y operación del transporte para poder, en una segunda instancia, incorporar un programa específico en ese sentido.

Con relación al transporte interdepartamental de corta, media y larga distancia, estamos estudiando, fundamentalmente, la reducción y la adecuación de la oferta.

Este tema pasará por distintas etapas. En la actualidad estamos exhortando a las empresas para que traten de llevar a cabo esos procesos de readecuación de oferta y de demanda "per se". En este aspecto, hemos tenido resultados variados y pensamos que si esto no tiene consecuencias positivas, tendremos que actuar con otras medidas regulatorias de carácter tributario o, inclusive, de carácter administrativo, limitando algunas competencias carentes de sentido, como por ejemplo, el hecho de que tres empresas pongan un mismo horario de salida para un solo destino a los efectos de ver quién le saca más pasajeros a la otra.

Con relación a la infraestructura que usa el sistema de transporte de pasajeros es la misma que hablábamos hoy y corresponde a los corredores principales.

En cuanto a este [illegible] del transporte suburbano, vemos la necesidad de crear un programa para la Ciudad de la [illegible] Entendemos que la Intendencia Municipal [illegible] seguramente va a precisar [illegible] mejorar la infraestructura [illegible] que responder a una [illegible] de [illegible] Ciudad, o sea, si va a [illegible]



lt.

Montevideo desde lo barrial, o si va a empezar a trabajar autónomamente a través de la formación de unidades vecinales consolidadas y fuertes, que se vinculen con la capital para determinadas relaciones funcionales, pero no para la totalidad de ellas.

Respecto al transporte internacional de pasajeros, es una parte muy menor del transporte, en donde no se nos presentan inconvenientes.Existe una participación razonable de la bandera uruguaya y, por lo tanto, no creo que sea un tema muy importante.

Con relación al transporte de turismo, que en cierta forma también administra el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, existe una oferta del orden del 50% de los ómnibus regulares.Es una actividad netamente de empresas unipersonales, que se ha desarrollado en los últimos años, y nosotros seguiremos regulando o mirando la condición que ellas revisten.

En cuanto a las terminales, tenemos dos experiencias interesantes, que son la de Tres Cruces y la de Quelir, de transporte suburbano, que se han llevado a cabo por el régimen de concesión de obras públicas.Aquí existen algunos temas que nos preocupan, porque si vamos a racionalizar el transporte y tratar de limitar la cantidad de servicios que salen de esas terminales, seguramente estaremos haciendo algunas alteraciones en las ecuaciones de los concesionarios y eso puede repercutir en modificaciones de esas contrataciones.

Quiero hacer referencia al tema de las terminales municipales del interior del país.Hoy en día, para los servicios de línea, éstas se han desarrollado en varios departamentos en forma variada, a veces con recursos propios de las intendencias y otras con fondos nacionales, como por ejemplo el caso de Tacuarembó.Nadie tiene dudas de la virtud que presentan las terminales en cuanto a centralización, ordenamiento, racionalización de la infraestructura, circulación, creación de hábito, mejoramiento de servicio, etcétera.Sin embargo, nos preocupa que hoy en día el derecho por el uso de las terminales se está volviendo un elemento pesado en la estructura del costo de las empresas. Por un lado, aspiramos a no tener que considerar dichos elementos en aumentos tarifarios y pensamos que sería importante tratar de reducirlos, sobre todo en aquellos casos donde el Estado ha contribuido a su construcción.Hay que tener en cuenta que no

It.



se trata de un concesionario que tiene que rescatar su inversión y, por lo tanto, los niveles tarifarios tendrían que ser acordes con los costos de operación.

En materia de ferrocarriles, observamos que el mercado corresponde al transporte de cargas, como lo veíamos hace varios años y como creo que hoy lo ve el mundo entero.Entendemos que las dos experiencias de transporte de pasajeros que existen entre la Estación Central y 25 de Agosto y en Tacuarembó, realmente no responden a una realidad de costos.En definitiva, para que esos servicios se puedan seguir prestando, es necesario apoyarlos permanentemente, lo que genera algunos inconvenientes operativos al transporte de carga.

También es cierto que en estos años el ferrocarril ha mantenido un nivel estable de carga en 1:000.000 de toneladas anuales y otro decreciente en materia de toneladas-kilómetros, fundamentalmente por haberse reducido la distancia de transporte de las mercaderías que mueve.

Consideramos que hay dos mercados de expectativa.Por un lado, el de la madera, en el que la localización de la producción forestal es favorable al transporte ferroviario; además, es una infraestructura idónea para el movimiento de cargas y la inversión marginal necesaria para poder recuperar es relativamente menor que la equivalente en materia de carreteras.Estos elementos hacen que veamos con interés el tema de una reinversión ferroviaria.

Por otro lado, consideramos importante la complementación con el Ferrocarril Urquiza, de la mesopotamia argentina que nos permitiría extender nuestra capacidad de actuación e, inclusive, trabajar en forma complementaria con algunas terminales portuarias del bajo Paraná.Pero seguramente el ferrocarril, en la situación actual, no va a colmar estas expectativas, porque si nosotros el día de mañana planteáramos que vamos a transportar 1:000.000 de toneladas, esto significaría duplicar la cantidad que en la actualidad está moviendo.Por lo tanto, si aumentamos la demanda, el ferrocarril no va estar en condiciones de responder.

En ese sentido, tenemos que pensar en algunos [illegible] institucionales, en hacer algunas inversiones [illegible] otro, fundamentalmente, debemos [illegible]



lt.

Pensamos que el ferrocarril institucionalmente debería separarse en tres conjuntos: por un lado, la administración, que tendrá que ser cada vez más racionalizada, tal vez más pequeña, porque es un poco el peso muerto que lleva la empresa productiva sobre sus espaldas por ser un ente autónomo del Estado; por otro, la infraestructura, que brinda los servicios de vía y, por último, la operación que corresponde a la empresa transportista. Planteamos, entonces, algunas transformaciones institucionales y el manejo de contabilidades independientes, para poder saber los resultados de cada uno de los elementos, ya que en la medida en que estos se manejan en forma global se desconoce si el problema que tiene el ferrocarril se origina en la empresa transportista o en el hecho de que debe cargar con su infraestructura o con la estructura administrativa del Estado, que es la que no lo hace competitivo.

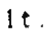
En materia de inversiones, no pensamos hacer una renovación general de la vía, ya que antes debemos saber si hay usuarios y si están dispuestos y comprometidos en el uso de esta infraestructura. Por lo tanto, estamos planeando, ante todo, llevar a cabo un mantenimiento importante, que permita aumentar la seguridad del transporte, es decir, bajar la cantidad de descarrilamientos, que es excesiva, aunque no aumente la velocidad. Entendemos que en el transporte forestal, no es necesario estar corriendo trenes a una velocidad de 50 ó 60 kilómetros por hora, como podría realizarse en estas vías, si estuvieran en muy buenas condiciones. Si se mantiene la velocidad actual de 30 kilómetros por hora, igualmente lo podemos utilizar, pero tenemos que evitar, reitero, los descarrilamientos.

Seguramente, si el ferrocarril llega a las expectativas que estamos planteando --que más adelante veremos, cuando nos refiramos al transporte forestal-- será necesario efectuar una inversión en vagones, la cual no descartamos sea de tipo privado.

Con relación al transporte fluvial y marítimo, debemos decir que muestra un aumento de la carga en tránsito, es decir, que ingresa y sale del país. Este es, tal vez, el mercado más apetecible para seguir [illegible] y potenciar. [illegible] tenemos un aumento de la exportación y, [illegible] importante [illegible] por el [illegible] fluvial y marítimo.

Existe también la [illegible]

1t.



distribución regional de cargas. Para todos estos elementos, es necesario aumentar la competitividad de este medio, a través de la continuación de la política de reducción tarifaria llevada adelante durante la anterior Administración.

Debemos tener en cuenta que, a diferencia de lo que ocurrió en el período anterior, el Puerto de Buenos Aires se ha transformado en un puerto privado. Por otro lado, tenemos una tendencia mundial hacia la concentración de puertos, es decir, hacia pocos puertos en el mundo que sean grandes distribuidores, actuando los demás como puertos regionales. Por lo tanto, Montevideo estaría compitiendo con Buenos Aires, lo que constituye un gran desafío. Tenemos condiciones naturales favorables, pero condiciones de mercado desfavorables.

Debemos continuar en el proceso de aumento de la eficiencia en el sistema portuario, ofreciendo ventajas comparativas, como pueden ser mayores calados, mejores servicios, complementaciones en el sistema de cargas, etcétera.

Existen dos tipos de infraestructura para este modo: la red --es decir, los canales de navegación-- y las terminales portuarias. En lo que respecta a los canales de navegación, vemos la posibilidad del Río Uruguay, con 23 pies. Se está dragando, en este momento, por parte de la Argentina, hasta el acceso a Concepción del Uruguay, lo que permitiría que de Casablanca al sur aparezcan posibilidades interesantes para buques de ultramar. Al norte de Casablanca, parecería que el papel del Río Uruguay estaría limitado al uso de barcazas, y hasta Salto la navegación se puede realizar con 2,50 metros. Por lo tanto, de Casablanca al norte tendríamos un esquema de transporte en barcazas, en la medida en que el sector privado esté interesado y dispuesto a invertir en esto, contando con la total disposición de parte del Ministerio para otorgar todas las facilidades a quienes tengan interés de operar en el Río. No cabe duda que esta es la infraestructura más barata para el país.

De Fray Bentos al sur, a partir de que estén consolidados los 23 pies que están en ejecución, existe la posibilidad de la proyección de este puerto como de ultramar a 27 ó 28 pies. Más allá de esto, comienza a ser difícilmente dragable, ya que implicaría comenzar a sacarle toda una lonja al fondo del Río, por lo cual entendemos que tiene su capacidad

limitada. De todas formas, esto significaría un cambio muy sustancial; hay que pensar que cada pie representa 1.500 toneladas, que podrían embarcarse en Fray Bentos, en lugar de Montevideo, cuando tengan origen en Algorta. Esto implica la reducción del flete en una tercera parte.

Esa vía de navegación, complementada con el Río de la Plata o con los sistemas alternativos a 32 pies --ya sean Martín García o el sistema Paraná de las Palmas-Paraná Guazú con el Canal Mitre-- potenciará seguramente las terminales portuarias de Nueva Palmira y mejorará la posición competitiva de esos puertos del Uruguay con relación al transporte. Es un tema a considerar hasta dónde llevar las aguas profundas hacia adentro y hasta dónde bajar con las cargas hacia afuera. Allí hay un equilibrio difícil de identificar.

En cuanto a la infraestructura portuaria, existe, como decíamos, la posibilidad de operar con barcazas en Casablanca y hay iniciativas privadas interesadas en realizarlo, con alternativas de manejo en la interfase fluviomarítima de Nueva Palmira. Fray Bentos tiene posibilidades de transformarse en un puerto de ultramar, con vocación exportadora de madera y cítricos y con necesidades de equipamiento y playas de almacenaje. En Nueva Palmira, por otro lado, funcionan dos puertos y dos potenciales. El público tiene una vocación clara de tránsito regional de graneles agrícolas y con menor volumen como puerto de carga general. Actualmente opera allí Frigofrut, cumpliendo sus operaciones de exportación de cítricos.

Consideramos necesario la realización de cambios institucionales para que ese puerto pueda competir en pie de igualdad con el puerto privado, que está a 150 metros aguas abajo: uno está en régimen de zona franca y el otro en régimen de puerto nacional. En la medida en que esos cambios no puedan operarse, ese puerto siempre va a tener un "handicap" contrario.

Existe toda una serie de problemas institucionales: por ejemplo, las cintas son del Plan de Silos, administrados por la DIGRA. Existe la posiblidad de una eventual transferencia a la Administración Nacional de Puertos o un esquema alternativo, que consistiría en la transferencia de todos esos activos a Zonas Francas, que considero sería la opción más racional. Habrá que hacer también algunas modificaciones operativas menores, pero, en definitiva, todas [illegible] las

lt.



conducentes a aumentar la competitividad del puerto público de Nueva Palmira. El puerto privado de navíos tiene una vocación histórica de tránsito regional de graneles minerales y agrícolas y tiene expectativas en materia de tránsito nacional de maderas.

En este tema --con esto aludo a una pregunta formulada por el señor Senador Irurtia en otra oportunidad en que estuvimos presentes en esta Comisión-- vemos a Nueva Palmira con posibilidades, por su ubicación geográfica, para el tránsito de maderas que accedan a ese puerto por vía fluvial y salgan por vía oceánica. Si en lugar de ser esa la situación, vamos a acceder a Nueva Palmira por vía terrestre --y al no tener vía férrea lo haríamos por carretera-- para salir a la vía oceánica, entonces resulta que las demandas de inversión en infraestructura serían realmente muy grandes. Además, para el mercado más cercano, que es el de la madera de Soriano, implicaría la reconstrucción de la Ruta 21 de lado a lado y una inversión que, si no me equivoco, oscilaría en los U$S 40:000.000 o U$S 50:000.000.

Por otro lado, hay una iniciativa de construir un puerto privado de la empresa "Frigofrut" para la exportación de cítricos, dado que las condiciones operativas del puerto público le resultan limitadas. También hay expectativas hacia el futuro en torno al transporte de madera y el transporte regional de contenedores, tanto de entrada como de salida, apuntando hacia el mercado de la Hidrovía.

Con relación al Puerto de Montevideo, la demanda actual muestra que se ha producido un aumento de tonelaje, aunque vemos con preocupación una disminución en la cantidad de buques de ultramar que, fundamentalmente, se están derivando hacia Buenos Aires y un incremento del cabotaje. Esto podría estar mostrando que nuestro destino es ser un Puerto regional, de segunda, y aunque no perdemos la esperanza de revertir esa situación, sabemos que ello es difícil. De todas maneras, el de Montevideo deberá ser un Puerto con facilidades para la exportación de maderas, situación que actualmente no tiene. En el mejor de los casos, es decir, en el escenaRio de menor demanda, el Puerto de Montevideo estaría triplicando el movimiento de madera actual, y todos habrán podido apreciar lo que es nuestro Puerto cada vez que hay un embarque de madera, ya que requiere áreas de almacenaje que deben ser económicamente viables, porque la madera no resiste [illegible]


lt.

de carga y descarga sucesivas.

También tenemos algunas demandas esperadas. Si aprovechamos las condiciones naturales del Puerto de Montevideo podríamos pensar en un completamiento de cargas, porque los Puertos argentinos tienen una gran expectativa en torno a la profundización del canal Mitre y la privatización del Puerto de Buenos Aires, pero también es cierto que aquí existen condiciones naturales que no se presentan en ese lado del Río de la Plata. Por esa razón, podríamos estar haciendo una oferta del Puerto de Montevideo con un calado de 36 a 38 pies de profundidad, lo que sí constituiría una diferencia sustancial con relación a los demás Puertos del Río de la Plata. Eso nos permitiría manejar graneles y operar como completadores de carga para los buques de ultramar y revertir parte de esa situación, a la que nos referimos anteriormente, por la cual esa clase de buques se está derivando hacia otros Puertos.

En materia de infraestructura estamos pensando complementar el Plan Director del Puerto que debe ser actualizado, para lo cual ya se ha efectuado el llamado a licitación. También pensamos encarar el desarrollo de áreas de almacenaje y de centros de servicios --recientemente se ha otorgado una concesión pero puede ser esa sola o agregarse otras-- y la existéncia de una estación de graneles que podrá ser de transferencia o de acopio y transferencia.

Además pensamos mantener la tercerización de servicios que existen en la actualidad y otorgar alguna concesión que deberá implicar una real y significativa inversión porque, de lo contraRio, mantendremos el actual esquema de operación. Tenemos un área de contenedores, otra de graneles y nos planteamos la mejora de la infraestructura de acceso y de la propia bahía de Montevideo. Todo eso debería constituir un paquete para una empresa que tenga una masa crítica suficiente como para realizar un desarrollo portuaRio y proyectarlo al rol de tratar de competir con Buenos Aires. Si seguimos con tercerizaciones menores, difícilmente esas pequeñas empresas puedan efectuar grandes inversiones que nos coloquen en una buena posición como Puerto del Río de la Plata. Si nos resignamos a no ser el Puerto del Río de la Plata y ser sólo uno regional, deberemos actuar en colaboración con pequeños inversores, lo que nos permitirá realizar la actividad tradicional del Puerto pero en forma más eficiente.



lt.

A continuación vamos a examinar cuatro proyectos: transporte forestal, Puerto Colonia-Buenos Aires, eje vial del MERCOSUR e Hidrovía.Dado lo que hemos coordinado con los ingenieros Serrato y Cat y el señor Sanguinetti, hoy vamos a dar una primera visión.

Con relación al tema del transporte forestal, en primer lugar, debemos tener en cuenta la localización que está en la zona de aptitud forestal que se encuentra, fundamentalmente, en los departamentos de Tacuarembó y Rivera; hay otra área importante en el litoral, en Paysandú y Río Negro; y en menor cantidad aparece la zona este, en Maldonado, Lavalleja y Rocha. También hay manchas forestales en Soriano, parcialmente en Colonia y en Durazno con una mancha relativamente importante. Esto nos genera un desafío muy significativo en materia de transporte.

Tal como decíamos anteriormente, no está totalmente aclarado cómo va a salir esta madera. Parecería que sería en forma de rolo, como se hace actualmente. Además, no está determinado qué porcentaje de este mercado transformará la madera con un valor agregado como, por ejemplo, de aserrado. Pero existe una solución intermedia que es la salida en forma de "chips" de madera, es decir, pequeñas astillas.

Hemos mantenido contacto con operadores privados tratando de averiguar cuáles son sus intenciones en esta materia. En este momento todos están realizando estudios pero al mismo tiempo son conscientes de que el problema de la salida de la producción es el principal.

La región centro-norte tiene dos posibilidades: la salida del litoral por Fray Bentos o la salida por Montevideo, con posibilidades de transporte carretero o ferroviaRio y un posteRior transporte de ultramar. La zona litoral parece claramente identificada con una salida por el litoral que, en su parte terrestre sería por carretera o por vía ferroviaria. Seguramente, en la medida en que las distancias son más cortas, el transporte ferroviaRio es menos identificado como una solución de interés. Entonces, la salida sería fluvial y luego marítima o directamente marítima. Por ejemplo, algunos productores están planteando ir al norte de Casablanca con barcazas para llevar madera a Nueva Palmira, "[illegible]pearla" y luego salir a ultramar Mientras tanto, otros, en la zona [illegible]o Negro están pensando en dirigirse directamente con [illegible] Fray

lt. 

Bentos y de allí salir con media carga para completarla en Montevideo.

El impacto que determina esta producción forestal sobre la infraestructura es muy grande.Analicemos dos ejemplos: el de la Ruta 5 y el de la Ruta 24.

La Ruta 5 es una carretera que, en virtud de sus características internacionales y de su condición de arteria principal del país, ha sido diseñada para un tránsito mayor.Si a los 145 camiones que actualmente circulan por día en el tramo de la Ruta 5 que va de Durazno a Paso de los Toros, le sumamos los que van a utilizarla con motivo de la producción forestal, estaríamos en 455, lo que significa un crecimiento de un 217%. El incremento en el tramo que va de Paso de los Toros a Tacuarembó es de un 300%, lo que significa un acortamiento exponencial de la vida útil de las carreteras existentes. Estos datos se tomaron sobre la base del 100% de la madera transportada por carretera, y de ahí surge nuestra preocupación.

En lo que respecta a la Ruta 24, podemos decir que se trata de una carretera mucho más modesta, que sirve estrictamente a la población más que a la producción.En la actualidad, la transitan diariamente 71 camiones; si a eso le sumamos los que van a transportar la producción forestal —que alcanzarían un total de 397— estaríamos frente a un incremento de un 559% y a una reducción de días o meses en lo que tiene que ver con la vida útil de esta carretera.

Todo esto nos lleva a pensar, pues, que la asignación modal del transporte forestal debería ser canalizada lo más rápidamente posible hacia la vía fluvial o marítima. En segundo lugar, debemos tratar de usar la infraestructura ferroviaria, que está en condiciones de soportar cargas, con una inversión marginal relativamente chica. De todas formas, será necesaRio implementar un programa de mejoras de carreteras vinculado a la producción forestal y de caminos departamentales alimentadores, que también van a sufrir un impacto muy importante.

En este momento estamos manejando una hipótesis de trabajo que considera que del centro-norte un 70% de la producción [illegible] por AFE hacia Fray Bentos.Por su parte, el litoral [illegible] un 100% los servicios de AFE o las carreteras y las [illegible]

lt.

saliendo por Fray Bentos o Nueva Palmira. El 30% de la producción de la región centro- norte se dirige por AFE hacia Montevideo; la zona del centro —estamos hablando del departamento de Durazno— envía su madera a la capital, en un 100%, por ferrocarril. Por último, la región este sale un 50% por vías férreas y un 50% por carretera con destino Montevideo.

En esas condiciones, se estiman inversiones de U$S 35:000.000 en lo que tiene que ver con los ferrocarriles; U$S 5:000.000 para el mejoramiento de las condiciones del Río Uruguay, a fin de llevarlo a un nivel de 27 pies, y U$S 2:000.000 por concepto de mantenimiento anual de esa vía.Además, se deberían destinar alrededor de U$S 125:000.000 para mejorar la infraestructura de las carreteras nacionales y aproximadamente U$S 30:000.000 para atender los caminos rurales.

Aspiramos a que el sector privado, en cierta medida, participe en este costo de inversión o en su amortización. También somos conscientes de que no podemos inhibir o desalentar a un grupo que ha sido muy dinámico en estos años y que hoy en día está generando mucha ocupación. Según tenemos entendido, actualmente en Paysandú existen problemas de mano de obra, ya que gran parte ha emigrado hacia el sector forestal.Debemos recordar que un importante número de esas personas antes cumplía tareas fundamentalmente en el área de los cítricos.

En síntesis, este es un planteamiento muy general en lo que tiene que ver con el tema del transporte forestal.

Una de las obras más significativas, entre las que estamos planteando, que vemos muy bien posicionada y con resultados alentadores es la construcción del Puente Colonia-Buenos Aires, al que llamamos "un puente entre dos siglos". Creemos que se trata de una obra emblemática para el país y la región.

Los resultados de los estudios que se han realizado muestran su viabilidad económica y financiera, tanto para las sociedades argentina y uruguaya, como desde el punto de vista del concesionaRio que explote la obra como puente de peaje.

En este momento, se ha terminado la primera [illegible] los estudios, obteniéndose resultados muy promisor[illegible]

lt.

plazo, queda definir las trazas, es decir, dónde va a ser construido el puente. Si los señores Senadores observan el mapa que he traído, podrán apreciar que existen cinco trazas previstas: Punta Lara-Colonia, Quilmes-norte de Colonia, General Paz-norte de Colonia y otras dos ubicadas en la zona del delta del Río Paraná, que deberán ser analizadas por parte del Gobierno argentino. De la comparación de estas cinco trazas surge que la más favorable es la que se ubicaría entre La Plata y Quilmes. En principio, dichas trazas habían sido cuestionadas, en virtud de que el usuario estaba siendo condicionado, ya que para llegar al puente tendría que circular una hora por dentro de la ciudad de Buenos Aires, pero con la habilitación de las autopistas que últimamente están siendo puestas en funcionamiento --hace quince días se inauguró una-- ese tiempo se ha reducido en forma sustancial, de manera que estas trazas han perdido sus elementos negativos. La mayor demanda se encuentra hacia el norte de Buenos Aires, por lo que las ubicadas hacia el sur alejaban la concentración de la cabecera.

El puente implicará un desplazamiento de alrededor de 5.400 vehículos diarios, que estaría compuesto por un tránsito derivado del orden de los 3.000 y por alrededor de 2.500 vehículos de tránsito generado que seguramente tendrá un impacto económico, poblacional y ambiental en el territoRio uruguayo. Como sàbemos, toda obra que lleva a cabo el hombre provoca ciertos impactos, pero la idea es tratar de mitigar aquellos que puedan ser negativos, aprovechando los positivos.

Podemos decir que el valor de la obra es conservador, ya que se ubica entre los U$S 900:000.000 y los U$S 1.100:000, aunque tenemos algún presupuesto realizado por la Dirección de Vialidad de los Estados Unidos --que cuenta con experiencia en obras de esta magnitud-- que es del orden de los U$S 750:000.000.Vemos, entonces, que el consultor ha sido conservador en cuanto a las inversiones. Con esta construcción, se obtendría una rentabilidad financiera que según la traza varía entre el 24 % y el 30 % --lo cual es muy atractivo para el capital privado-- y una tasa de retorno económico que oscila entre el 15 % y el 20 %. Por lo tanto, desde el punto de vista económico y financiero, el puente es viable.

Por otra parte, asociado con este emprendimiento y condicionado a la existencia previa del mismo, existe la posibilidad de que la relación comercial [illegible] y



lt:

Argentina se realice a través del territoRio uruguayo. Allí aparece el proyecto del eje vial del MERCOSUR.

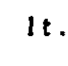
Debemos tener presente que si consideramos las dos alternativas que a primera vista podríamos identificar para la conexión entre San Pablo y Buenos Aires, el recorrido a través del puente Colonia - Buenos Aires sería de 2.100 kilómetros de distancia, mientras que por Uruguayana - Paso de los Libres, implicaría 2.102 kilómetros. Es decir que la situación de paridad es total en materia de distancias con los agravantes de que pasando por Uruguay tenemos dos fronteras y un peaje del puente Colonia - Buenos Aires, que sería supeRior al peaje carretero de la Ruta 14 hasta Paso de los Libres y en lo que corresponde al tramo en Brasil.

Cabe destacar que ese corredor tiene ciertas expectativas, en la medida en que por razones internas en Brasil el corredor Atlántico, es decir, el que abarca las ciudades de San Pablo, Curitiba, Florianópolis y Porto Alegre se viene desarrollando naturalmente por razones de mercado interno. Entonces, en tanto éste se va desplazando hacia el litoral atlántico, las posibilidades y alternativas de pasar por territorio uruguayo son mayores. En esos casos empieza a aparecer una diferencia --no muy sustancial-- de recorrido del orden de los 250 kilómetros, que representa un 10 % del total.

Por lo tanto, se plantean varias alternativas para este eje vial del MERCOSUR, tanto dentro del territoRio brasileño, como en el tramo entre Pelotas y el puente Colonia - Buenos Aires, con la opción por Yaguarón o por el Chuy, aunque con más posibilidades para la primera que para la segunda, por distintas razones. Por ejemplo, por el lado de Brasil se encuentra la reserva ecológica de Itaí, que representa un obstáculo para continuar con el desarrollo vial. Además, debería haber una carretera que estuviera fundamentalmente destinada hacia la actividad turística, como es el caso de la Ruta 9.

Queremos decir que este es un tema que presenta un desarrollo incipiente. Al respecto, existen líneas de crédito que permitirán ver si este eje es viable, midiendo sus impactos. Evidentemente, está en línea con el proyecto del puente Colonia - Buenos Aires, porque si éste no existe, no es posible que haya eje vial por el Uruguay.

It.



Por último, entendemos que el otro proyecto importante al cual está asociado el país es el de la Hidrovía. Esta iniciativa tiene una alta potencialidad, fundamentalmente luego de la implantación del Plan Real en Brasil, en donde ha habido un aumento en el costo del transporte interno. Asimismo, esta iniciativa se asocia a una política de precios que responde a los costos, que también se están implementando en aquel país.Además, toda la zona mediterránea, es decir, el Mato Grosso del Norte, el Mato Grosso del Sur, Rondônia, el este boliviano y Paraguay, se va a encontrar con que productos agrícolas como, por ejemplo, la soja, cuyo valor es de más de U$S 200 la tonelada, tendrán que pagar U$S 100 de flete, con lo cual lo más probable es que esa producción se detenga. Entonces, el desafío de toda esa zona será encontrar una salida barata. En tal sentido, las últimas comercializaciones de fletes realizadas en la Hidrovía --dependiendo del lugar de destino-- tienen un costo entre U$S 18 y U$S 35 la tonelada, desde un Puerto de destino en el Río de la Plata hasta el origen en territorio brasileño paraguayo. Esta situación llevaría a que una producción muy significativa --de alrededor de 8:000.000 de toneladas-- podría canalizarse hacia los Puertos del bajo Paraná o del Uruguay. En nuestra habilidad estará tratar encauzar la mayor parte de esa producción.

Lo que ha sucedido históricamente es que ninguno de esos países ha querido jugarse a un solo destino. En el caso de Paraguay, siempre ha tratado de distribuir la carga entre los Puertos de San Lorenzo y Rosario y el de Nueva Palmira. La carga que llegaba, que era de aproximadamente 1:500.000.000 toneladas, se distribuía de la siguiente manera: 700.000 eran enviadas a través de navíos y, en menor medida, por el Puerto público y las restantes eran manejadas por la Terminal 6 y otros Puertos del bajo Paraná. Pensamos que va a suceder algo similar pero a un volumen mayor, pero como las instalaciones existentes tienen una capacidad ociosa en Nueva Palmira, no habría problemas para alcanzar una cifra de 2:500.000.000 de toneladas. Es más; deberíamos tratar de aproximarnos a las 4:000.000.000 de toneladas. En este sentido, hay que tener en cuenta que cada 1.000 toneladas se generan dos puestos de trabajo en el transporte de graneles.

En resumen, creemos que ese es uno de los [illegible] interesantes, pero no debemos olvidarnos que [illegible] condiciones para abordar ese [illegible]aje. [illegible]

lt.

es fácil salir de un transporte terrestre --ferroviario y carretero-- y pasar al que se realiza a través de los ríos.Hay que pensar en el desarrollo de una flota de barcazas y remolcadores de empuje que hagan ese trayecto bastante más importante en número y en dinamismo que lo que existe actualmente como equipamiento del río.

Evidentemente, este es uno de los temas que deberemos enfrentar.Si queremos que esas flotas sean asociadas al Uruguay, también tendremos que dar facilidades a quienes desde el sector privado vengan a interesarse en una serie de inversiones en materia de transporte fluvial. Si recargamos al inversor con costos de practicaje elevados, no flexibilizamos las condiciones de trabajo y no aportamos una serie de elementos que facilitan la competitividad a los buques o a las embarcaciones en relación con lo que están realizando en esa materia nuestros vecinos, el resultado será un gran flota argentina de transporte fluvial y una muy baja participación de nuestro país en todo lo que tiene que ver con el negocio del transporte.Seguramente, el señor Sanguinetti luego podrá realizar una exposición más extensa e ilustrada sobre este tema.

En definitiva, todo lo que estamos hablando se traduce en medidas de política, de regulación y de desregulación, de promoción internacional del país, de sus posibilidades y, en realidad, podemos decir que ello no implica costos muy relevantes.No obstante, en otros casos como el relativo al de la infraestructura, los gastos atañen directamente al Presupuesto Quinquenal que se aplicará en los próximos años. Dicho Presupuesto ha sido planteado a la conducción económica del Poder Ejecutivo y a través de él se aspira a revertir una situación que se ha venido dando en los pasados 12 años y, particularmente, en los últimos 5. En este lapso la ejecución presupuestal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha pasado de U$S 100:000.000 en 1989 a U$S 128:000.000 en 1994. Si analizamos lo que sucedió con el Producto Bruto Interno en ese período, veremos que en 1989 éste alcanzaba una suma de U$S 8.000:000.000 y en 1994 de U$S 17.000:000.000. Es decir que teniendo el doble del Producto Bruto Interno, la infraestructura que se supone es netamente elástica, en realidad, ha aumentado su presupuesto en apenas un 20 %. Además, este porcentaje deberíamos analizarlo con respecto a lo que significa desde el punto de vista de los costos, porque no se trata de dólares constantes. Esto representa que se ha

lt.

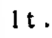


producido un deteRioro en virtud de que los costos de la construcción han aumentado con relación a su valor dólar. Por lo tanto, aspiramos --sabiendo que hay limitaciones-- a revertir esta situación.

El otro tema importante que deseamos plantear es el relativo al aumento que se ha producido en los costos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por un lado, ello obedece a que al reducirse el presupuesto y el gasto interno ser inelástico, su incidencia ha sido mayor y la variable de ajuste fue la menor realización de obras. Por nuestra parte, consideramos que esta Cartera debe ser una prestadora de servicios y, por consiguiente, el día en que su presupuesto se vuelque en un 100 % a gastos de funcionamiento, perderá el sentido que tiene. Por ese motivo, estamos planteando una reducción de ese gasto interno y una recanalización de dichos recursos hacia la actividad productiva, es decir, a la ejecución de obras y prestación de servicios.

El planteamiento presupuestal que estamos manejando en este momento para encarar los objetivos que hemos mencionado, se traduce en un gasto de U$S 138:000.000 para 1995, con un aumento sustancial para 1996 de U$S 180:000.000, manteniéndose relativamente constante en ese nivel durante los años siguientes y asociando el presupuesto del Ministerio al crecimiento del Producto Bruto Interno.La totalidad de ese crecimiento se invertirá, fundamentalmente, en la realización de obras.Por otro lado, como existe una acción prevista de reducción del gasto interno, esa liberalización hará aumentar la ejecución de las obras.Paralelamente, se hará una administración de financiamiento externo que nos permita evitar un recargo de la presión sobre la recaudación nacional.Asimismo, se tratará de mantener lo que es el aporte constante de recursos nacionales y de aumentar lo que es ese financiamiento externo.

A nuestro juicio, esa es la forma de viabilizar planteamientos de este tipo, relativos a incremento presupuestal en momentos de restricción como el [illegible] viviendo.



lt.

producido un deteRioro en virtud de que los costos de la construcción han aumentado con relación a su valor dólar. Por lo tanto, aspiramos --sabiendo que hay limitaciones-- a revertir esta situación.

El otro tema importante que deseamos plantear es el relativo al aumento que se ha producido en los costos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por un lado, ello obedece a que al reducirse el presupuesto y el gasto interno ser inelástico, su incidencia ha sido mayor y la variable de ajuste fue la menor realización de obras. Por nuestra parte, consideramos que esta Cartera debe ser una prestadora de servicios y, por consiguiente, el día en que su presupuesto se vuelque en un 100 % a gastos de funcionamiento, perderá el sentido que tiene. Por ese motivo, estamos planteando una reducción de ese gasto interno y una recanalización de dichos recursos hacia la actividad productiva, es decir, a la ejecución de obras y prestación de servicios.

El planteamiento presupuestal que estamos manejando en este momento para encarar los objetivos que hemos mencionado, se traduce en un gasto de U$S 138:000.000 para 1995, con un aumento sustancial para 1996 de U$S 180:000.000, manteniéndose relativamente constante en ese nivel durante los años siguientes y asociando el presupuesto del Ministerio al crecimiento del Producto Bruto Interno.La totalidad de ese crecimiento se invertirá, fundamentalmente, en la realización de obras.Por otro lado, como existe una acción prevista de reducción del gasto interno, esa liberalización hará aumentar la ejecución de las obras.Paralelamente, se hará una administración de financiamiento externo que nos permita evitar un recargo de la presión sobre la recaudación nacional.Asimismo, se tratará de mantener lo que es el aporte constante de recursos nacionales y de aumentar lo que es ese financiamiento externo.

A nuestro juicio, esa es la forma de viabilizar planteamientos de este tipo, relativos a incremento presupuestal en momentos de restricción como el que [illegible] viviendo.

lt.



Diría que con esto completamos un rápido análisis de la situación general y podríamos pasar revista a los distintos proyectos concretos que hoy en día tenemos incorporados en nuestro plan, aunque quizás este tema será mejor tratarlo cuando el Presupuesto Quinquenal sea una realidad, ya que hoy se trata únicamente de intenciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas..

SEÑOR PRESIDENTE.- Deseo realizar algunas preguntas en virtud de que he sido mencionado por el señor Ministro por mi inquietud con respecto al Puerto de Nueva Palmira.De todas maneras, adelanto que comparto totalmente la idea del fortalecimiento de los Puertos establecidos y de la preponderancia que deben tener en el entorno general.Sin embargo, no escuché mencionar nada sobre el canal de Martín García, pero entiendo que forma parte del Plan de Profundización y de las perspectivas que existen para los Puertos de Nueva Palmira, Fray Bentos e, inclusive, para los que están más al norte.

Reitero mi interés de saber más acerca de esto, aunque está previsto que recibamos asesoramiento en las próximas sesiones en ocasión de tratarse el tema relativo al puente Buenos Aires - Colonia, al eje vial y a la Hidrovía. Seguramente, el punto que me preocupa estará incluido en la información que se nos suministrará en esas instancias.

Por otra parte, me gustaría saber por qué se ha dejado de lado lo que es la vía férrea Grito de Asencio - Nueva Palmira.En realidad, en el afán de fortalecimiento de los Puertos que se ha establecido en el país, no escuché mención específica a este tema y parece haber sido dejado de lado.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación a la profundización de los canales de Martín García, quiero recordar que el tema no está en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino que está siendo considerado por la Cancillería, a cargo específicamente de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Puedo decir que se trata de un tema que conozco bastante bien, ya que he estado dedicado a él durante unos cuantos [illegible]. No obstante, repito, debería ser el Ministro de Relaciones Exteriores quien deba hablar sobre este asunto.

lt.

Con respecto al problema del transporte, creo que los canales de Martín García tienen elementos favorables y desfavorables. Entre los primeros podemos mencionar el hecho de que, desde el punto de vista regional, existe la necesidad imperiosa, para un transporte a granel, de tener mayor profundidad de salida al océano.En ese esquema el Puerto de Nueva Palmira se ve favorecido, dado que tiene una salida más directa que la actual, que es con menor profundidad y, además, sale por la vía Paraná Guazú - Paraná de las Palmas lo que, obviamente, representa un beneficio.También es cierto que, en la medida en que hay agüas más profundas cerca de RosaRio, la competitividad de los Puertos del bajo Paraná es mayor frente a la de Nueva Palmira y a la del Puerto, por ejemplo, de Montevideo.

Creo que en la colocación de los beneficios y de los perjuicios hay una equiparación, lo que ha fundamentado el llevar adelante la iniciativa de Martín García.No cabe duda —sólo hace falta mirar una carta— de que la solución natural siempre fue Martín García, Paraná Bravo y Paraná Guazú. Además, por allí entró la colonización española y se transitó hasta el año 1980, cuando se construyó el canal Mitre.

El planteamiento original preveía una concesión de obra pública pura, pero hoy se piensa en un contrato de obra pública. Allí también habrá que hacer las valoraciones sobre la equitatividad del pago de esa obra. De todas formas, entendemos que desde el punto de vista regional este tema es favorable.

Con respecto al segundo tema, relativo a la construcción de un ramal ferroviario al Puerto de Nueva Palmira, debo decir que se realizaron estudios hace un par de años para analizar su viabilidad, y se llegó a la conclusión de que el proyecto no era rentable en su alternativa Cardona - Nueva Palmira ni en la de Mercedes - Nueva Palmira.Se trata de una inversión muy significativa, de U$S 53:000 000, por lo que parecería que el ferrocarril no es ventajoso cuando hay que hacer una infraestructura nueva, sino que lo es cuando solamente hay que encarar inversiones marginales, de reparación de las existentes, que implican bajos costos por kilómetro. Cuando hay

lt.

que hacer todo nuevo y, particularmente, para las distancias que se están manejando, esta no parecería la solución adecuada.

SEÑOR VIRGILI.- Me voy a referir al transporte por carretera, que seguramente es un problema de vehículos obsoletos.

Me pregunto si no se podría efectuar algo similar a lo que se hizo con el transporte urbano, para lograr un equilibrio con los restantes países del MERCOSUR.

No me preocupa tanto el transporte interno porque la competencia se da, precisamente, a nivel interno. En cambio, sí me inquieta lo que puede suceder con el transporte de carga internacional, ya que hay que competir con otros países.

Supongamos que tengo un camión viejo y quiero renovarlo.Lo entrego como parte del precio del nuevo y financio la otra parte con las ganancias que obtengo de mi trabajo. Eso es lo que se hace generalmente en esta materia. Sin embargo, debemos tener en cuenta los problemas que se plantean con los intereses que se cobran en este país por concepto de financiamiento. Creo que ese es un asunto de difícil solución.

Por lo tanto, me gustaría saber si no estamos en condiciones de dar una mano a estas personas que se dedican al transporte de carga. No sé si los camiones son más baratos en Brasil o aquí; lógicamente, eso es algo que hay que averiguar.

Cabe destacar que a los veinte o veinticinco años, un camión de carga pasa a ser una chatarra, y son mayores los gastos que origina que lo que produce.Por eso, reitero mi inquietud en cuanto a ayudar a toda esta gente que trabaja con tanto sacrificio.Es cierto que en este ramo hay empresas importantes, pero también las hay unipersonales o de familia. Por eso insisto en la necesidad de darles una mano, actuando en forma similar a lo que se hizo con el transporte urbano.

Aclaro que conozco todos estos problemas de primera mano porque tengo un familiar que transporta mercaderías de Brasil, Argentina y Chile. Sé que tiene ciertas dificultades, porque a nuestros camiones no les resulta fácil participar en ese transporte internacional.



lt.

Por otra parte, quiero destacar que la presencia en Sala del señor Ministro y sus asesores nos ha servido para hacer un acopio importante de conocimientos en todos estos aspectos.Agradezco también al señor Presidente, que fue el gestor de esta visita.

Deseo saber si se ha efectuado una evaluación acerca de lo que produce y lo que cuesta el transporte, por ejemplo, de madera, que es una mercadería de poco valor.Pienso que son mayores los gastos del transporte que lo que vale la madera en sí, sobre todo teniendo en cuenta que las áreas forestadas se encuentran alejadas de Montevideo.No sé por qué no se han aprovechado las tierras de San Antonio y San Bautista, que ya no son aptas para la agricultura, pero que sí resultarían adecuadas para la forestación.Además, estas zonas están muy cerca de Montevideo, lo que abarataría el precio del transporte.Aclaro que no estoy con esto queriendo significar que se cometió un error al efectuar las plantaciones en esas áreas, sino que me parece que si se hubiera forestado en zonas más cercanas, el transporte de la madera resultaría menos costoso.

SEÑOR MINISTRO.- El primero de los temas planteados es uno de los que nos preocupa más.Por eso es que pensamos que el camión debe considerarse como un bien de capital, con una exoneración tributaria del IVA en la primera transferencia.Eso significaría una ayuda muy significativa para la reducción del valor de la unidad.

Por otra parte, ¿cómo hace el transportista hoy en día para acceder a un camión? En primer lugar, el Banco de la República Oriental del Uruguay no financia el IVA, por lo que debe pagarlo.Además, el 25% del valor total de la unidad debe ser pagado al contado por el transportista, y para el 75% restante tiene una línea de crédito con un interés igual a la tasa Líbor más un 3%, a un plazo de cinco años.

Pensamos que se deben tomar varias medidas en materia de financiamiento. Por un lado, hay que tratar de bajar esa tasa de interés en función de [illegible] el [illegible] toma algunas [illegible] de financiamiento externo [illegible] concesiones de los bancos de desarrollo [illegible]

lt.

y, por otro, ampliar el plazo a ocho años, en lugar de cinco.

Además de esas tres medidas, si contamos con una disponibilidad fluida y permanente de ese crédito, podremos evitar los picos que aparecen en este tema. Al respecto, debemos decir que estamos en condiciones extraordinariamente favorables para encarar un embate repentino hacia la renovación, pero luego debe tratarse de no caer en situaciones de receso en esa materia. En realidad, lo mejor es tener un régimen constante de renovación, para lo que se necesitan políticas también constantes.

En particular, creemos que las medidas a que hacíamos referencia serían suficientes.

No consideramos viable —y tampoco el Banco de la República lo hace— que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sea aval de esos créditos, tal como ocurrió en el caso de la renovación del transporte urbano. Digo esto en función de que el Banco de la República no nos considera actualmente un organismo financieramente solvente como para ser aval de esos volúmenes. A efectos de que tengan una idea, en el tema del transporte urbano, sobre una operación de U$S 96:000.000 —que fue lo que correspondió al transporte, tanto departamental como interdepartamental— el repago que se ha hecho a la fecha es de U$S 24:000.000, por lo que aún restan hacerse efectivos U$S 72:000.000. Debemos decir que nos encontramos con situaciones problemáticas en esa materia. En ese sentido, quiero referirme particularmente a dos empresas —que todos conocemos por medio de la prensa— que tienen dificultades de pago, por lo que han tenido que refinanciar sus deudas. Consideramos que en base a la línea de crédito que tiene el Banco de la República, éste puede determinar si las prendas sobre las unidades son o no suficiente garantía para los préstamos que concede. La tradición indica que no se considera así, lo que obliga a la presentación de garantías reales adicionales.

Por lo tanto, en materia de garantías, estamos planteando la flexibilización por parte del Banco de la República.

Creo que con las medidas de carácter fin[illegible] mencionado, y con las relativas al tratamiento [illegible] un bien de capital vinculado a la actividad [illegible]

lt.

la de transporte internacional, que es una actividad exportadora—, lograríamos un cambio sustancial.De todas maneras, el señor Subsecretario es el entendido en este tema, por lo que le cedería el uso de la palabra para que realice algún otro comentaRio al respecto.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- En realidad, el señor Ministro ha dicho prácticamente todo. Simplemente, quiero agregar que estamos atravesando una situación muy crítica en cuanto al acceso a los mercados de los países integrantes del MERCOSUR. Por ejemplo, a partir del año próximo no podrá ingresar a la Argentina un enorme porcentaje de la flota uruguaya por razones de antigüedad. Precisamente, ningún camión que tenga más de veinte años de antigüedad podrá ingresar a ese país, lo que obligará a tomar medidas muy rápidas para tratar de revertir esa situación.

Entiendo que las medidas a las que ha hecho referencia el señor Ministro son las más adecuadas, especialmente por lo que aludía el señor Senador Virgili en cuanto al tratamiento que se ha dado al transporte urbano. Aunque este último constituye un servicio público que el Estado tiene obligación de atender, en el caso que estamos considerando se trata de un servicio de exportación de mercaderías al exterior, que genera al Erario Público nada más y nada menos que entre U$S 60:000.000 y U$S 70:000.000 anuales en materia de divisas por concepto de fletes, tanto para exportar como para importar productos.

En este momento, el Uruguay está captando el 50% de las toneladas del transporte que se realiza entre los cuatro países del MERCOSUR, sumando las importaciones y las exportaciones.Reitero que, de todo ese tonelaje, el 50% es captado por nuestras empresas, pese a las dificultades existentes y a que no se cuenta con ningún apoyo estatal para la renovación de las flotas.

Por lo expuesto, consideramos que este tema es pRioritaRio y aplaudimos el interés del señor Senador Virgili, ya que coincide con nuestro pensamiento en el sentido de que ya es hora de que se dé la ocasión, al menos a [illegible] internacional —integrado por un con[illegible] de [illegible] 600 vehículos—, de [illegible] condiciones favorables [illegible] la [illegible]

lt.

tipo de trabas, a efectos de que ello se pueda hacer rápidamente.

Cabe agregar que tenemos algunos problemas relacionados con los aranceles externos. Esto ocurre, por ejemplo, con Argentina en materia de importaciones de vehículos, pero no así con Brasil. En consecuencia, se producen diferencias de precios muy sensibles, lo que implica que haya vehículos que se puedan comprar por U$S 60.000 o U$S 62.000. Dichos vehículos tienen una potencia que nos habilitaría a continuar transitando por todos los países del Cono Sur, y no sólo del MERCOSUR.

Simplemente quería resaltar la importancia que reviste el tema de la renovación de la flota para el transporte de carga y, fundamentalmente, para el que se realiza a nivel internacional.

SEÑOR SEGOVIA.- Antes que nada, quiero trasmitir al señor Ministro y a sus asesores que lo que manifestara quien habla en el ámbito de esta Comisión el 5 de abril próximo pasado, se viene cumpliendo en forma absolutamente estricta y en todos sus términos. Digo esto porque he ido verificando las anotaciones que efectuara en aquel momento.

En esa oportunidad, quien habla realizó una evaluación del grupo de asesores -con criterio empresarial —que también he corroborado— inclusive, el señor Ministro hizo una breve reseña del proceso de desarrollo dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas hasta la fecha, y se refirió a la presencia de empresas que yo vinculaba a la figura del ingeniero Giannattasio quien, con un nivel empresarial, llevó adelante una gestión de real valía.

Con respecto a esas anotaciones, veo que las inquietudes han ido creciendo, pero que existe un panorama más optimista, sobre todo en cuanto a las posibilidades de inversión del Ministerio y de realización real de la obra pública.

Asimismo, advierto que a partir del estudio que [illegible] realizado en cuanto al transporte de pasajeros y de [illegible] —tanto en la parte fluvial como en la carretera y ferroviaria— se van acentuando los elementos en el mismo sentido en que se habían planteado en aquel momento.

lt.

se han hecho investigaciones de algunos elementos que en esa oportunidad no estaban muy claros.

En todo este tiempo, también he debido recurrir a la información de los señores asesores y, al respecto, me siento obligado a decir que he recibido aportes de real valía, de gran estima y de una gran respetuosidad, hecho que quiero quede registrado en la versión taquigráfica.

En el día de hoy no vamos a tratar el tema de las vías aéreas y creo que el señor Ministro ha puesto especial cuidado en abordar la problemática del transporte terrestre y fluvial; pero, indudablemente, en esos ámbitos también hemos obtenido importantes avances.En cuanto al tema que hoy nos ocupa, debemos señalar que, en su oportunidad, hemos recibido algunas visitas de funcionarios y gente vinculada a distintas empresas transportistas de carga y, fundamentalmente, de pasajeros que nos han aportado información que debería ser tenida en cuenta.Por ejemplo, nos han señalado cómo han realizado la financiación de sus propias empresas y las posibilidades de desarrollo posteRiores. Inclusive, uno de los funcionarios de la empresa EGA --que, en realidad, es un ex funcionario de ONDA-- estaba preocupado por la competencia que planteaban las empresas transportistas brasileñas, sobre todo TTL, que hacen prácticamente inoperable a las nacionales por sus condiciones de competitividad. En este sentido, cabe señalar que las exigencias internas para el transporte de pasajeros uruguayo no son tan severas para aquellas empresas que salen de nuestra frontera. Los que a veces circulamos por territorio brasileño, hemos podido apreciar que allí existe bastante más permisividad, debido a que los controles son más estrictos para las empresas uruguayas que recorren ese territorio que para las brasileñas que cruzan las fronteras.

También recordamos que recibimos la visita de delegados de CEPTET, organismo vinculado al transporte escolar y al de de turismo de corto alcance, quienes plantearon una perspectiva de financiación que, creo, puede tener andamiento dentro de las propuestas del MinisteRio. La competitividad de este sector, dentro del servicio de transporte, se [illegible] acentuado, [illegible] actualmente operan con equipos bastante [illegible] duda de que estén en buen estado [illegible] de los de aquellas empresas que se dedican [illegible]

lt.

pasajeros en mayor escala. Uno de los aspectos que planteó esta delegación y que me resultó muy interesante, es que las empresas de transporte de pasajeros --sobre todo, las interdepartamentales-- tenían la facilidad de adquirir sus unidades mediante un sistema de "leasing" que les permitía una financiación más amplia y la posiblidad de renovar el parque automotor. Sin embargo, estas empresas tenían dificultades, ya que no accedían a este sistema y operaban comprando unidades usadas a aquellas empresas transportistas a precios muy altos, resultándoles bastante difícil la competencia. En este sentido, creo que el propio MinisteRio podría brindar algún apoyo a estas empresas ya que, según ha expresado el señor Ministro, ha habido un real aumento local del pedido de estos servicios y los mismos no plantean una mayor competencia a las del transporte de pasajeros interdepartamentales. En todo caso, se trata de empresas unipersonales, de poco volumén, pero que reúnen un número importante de personas vinculadas al medio.

SEÑOR VIRGILI.- Quisiera recordar al señor Senador Segovia que se ha establecido que los vehículos tienen una vida útil de circulación de 18 años. Ante esto, la delegación que nos visitó argumentaba que la incidencia de este período es diferente entre aquellos vehículos que recorren 3500 kilómetros por mes y los suyos, que circulan mucho menos. Por lo tanto, se sugería que ahora que existirán controles del estado sobre las unidades, se tuviera en cuenta la situación de estas pequeñas empresas y se les permitiera continuar circulando, luego de pasada esa fecha. De lo contraRio, se verán obligados a comprar vehículos a las grandes empresas que, en función de la necesidad del comprador, los ofrecen a precios muy elevados.

SEÑOR SEGOVIA.- Creo que el ingeniero Serrentino posee más información que quien habla en esta materia. Simplemente, señalaba la preocupación de esta gente frente a la próxima creación de la Central Técnica de Control, que se encargará de realizar un estricto control sobre las unidades de transporte. A este respecto, se solicitaba un plazo prudencial para enfrentar esta situación que, [illegible] necesariamente sería prolongado. deberia tener en cuenta la capacidad de este grupo empres[illegible].

SEÑOR PRESIDENTE.- Como el señor [illegible] su oportunidad se remitió la [illegible]

lt.

a la que se está haciendo referencia.

SEÑOR SEGOVIA.- De todos modos, quería hacer un poco de historia para acompañar las expresiones del señor Ministro.

Con respecto a lo que se manifestó en el día de hoy, en cuanto a la situación interna del transporte de carga por carretera, se ha mencionado la existencia de un parque automotor obsoleto --que los números indican claramente-- de 22.700 camiones. Frente a este hecho y tal como decía el ingeniero Serrentino, se hace necesaria una renovación gradual y permanente del transporte, lo que compartimos totalmente.En este sentido, hace un par de días se publicó en la prensa un remitido de las empresas vinculadas al transporte de camiones por carretera, donde se manifiesta un real alarde del mejoramiento que han tenido y de la alta difusión que vienen teniendo en estos momentos.

Aparentemente, esto no coincidiría con los números del actual parque automotor referentes al año 1993. No creo que en el período 1993 - 1995 estas empresas se hayan fortalecido de tal manera que hayan superado la situación mencionada, aunque el hecho contraRio sería bienvenido. De todos modos, se ha manifestado, públicamente, el mejoramiento que se ha producido en el transporte carretero.

En cuanto al acondicionamiento vial para el transporte a que nos veremos enfrentados en el futuro, debo señalar que tuve la posibilidad de asistir a las charlas que se realizaron en el propio Ministerio, de las que pude concluir que un dólar no invertido hoy, significará un grave perjuicio para el futuro. Creo que esta idea es la que el Ministerio tiene prevista para su desarrollo en los próximos años, apostando en forma importante, no ya a la obra nueva, sino a una reinversión en la existente, que será acondicionada ya que, de lo contrario, la situación se agravaría. Veo que ahora hay un manejo un poco más amplio de las restricciones presupuestales a que se refería el señor Ministro en su primera intervención y, también, he advertido que se está promoviendo ese programa de los 10.000 kilómetros de la red vial [illegible] en Uruguay que, quienes conocemos la rea[illegible] de los departamentos alejados, en donde se han [illegible] caras de transportar, consideramos muy impor[illegible]

It.



En cuanto a la renovación de flotas, creo que el procedimiento a que se ha hecho mención coincide con la idea que tenemos.

Deseo plantear al señor Ministro y a sus asesores una pregunta referida al puerto de aguas profundas para Uruguay, no al de Montevideo, a los lugares secundarios, ni al de los 30 pies, sino al de los 28 ó 30 metros de profundidad. Parecería que en todo este proceso se trata de hacer competitivo al Puerto de Montevideo frente a las posibilidades del de Buenos Aires. Entiendo --y adelanto que hace ya unos cuantos años que estoy vinculado al asunto-- que en el Uruguay no se ha estudiado seriamente el tema de la competitividad, no ya con Buenos Aires, sino con el Puerto de Santos y el de Bahía Blanca. Esto estuvo restringido, en una primera oportunidad, a intereses, diría, del gobierno brasileño que quería un Puerto de aguas profundas en Río Grande, con lo cual se frenaban las posibilidades de desarrollo a un Puerto de similares características en Uruguay.

Voy a relatar una anécdota que no me tomará más de un minuto.

En el año 1968, en un seminario económico realizado en Roma y en cuya agenda figuraba el tema "Puertos de aguas profundas", se discutió la viabilidad del Uruguay como país.Recuerdo que cuando pregunté a un empresaRio que disponía de un crédito de U$S 150:000.000 para la instalación de una fábrica de fertilizantes en Uruguay, en un lugar muy cercano al Puerto de aguas profundas, si iba a hacer uso de productos del mar, me respondió que no, que estaba haciendo uso del Puerto de aguas profundas y que los fertilizantes le importaban muy poco.

Es decir que parecería que desde 1968 se está pensando al Uruguay como un país viable a través de un Puerto de aguas profundas, manejándose, ya en ese entonces, la canalización de los ingresos a Montevideo, la boya petrolera de José Ignacio y la venta de dragas holandesas al Gobierno uruguayo.

Olvidé decir que el seminaRio a que me refería contó con la presencia de quien, en ese momento, era Presidente del Banco Central del Uruguay, después Ministro de Relaciones Exteriores y actualmente Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo, contador Enrique Iglesias, [illegible] al

lt.



Presidente del BID de ese entonces, el doctor Felipe Herrera y al contador Previch, que era el representante argentino.

La discusión del Uruguay viable a través de un Puerto de aguas profundas me quedó grabada porque, inclusive, profesionalmente había intervenido en un estudio realizado en esta materia, debido al trabajo que desempeño en la Facultad de Ingeniería.

Esta es la primera gran consulta que deseaba hacer al señor Ministro, que sé que no es menor en cuanto a sus posibles costos, a pesar de que, en esta oportunidad, el ingeniero Cáceres ha manejado unos cuantos dólares más que la vez anterior --se recordará mi desconfianza sobre algunos de los números-- respecto a la ampliación de la red ferroviaria, que veo ha tenido incidencia en el grupo económico y en las posibilidades de inversión. Creo que el manejo de U$S 125:000.000 para el régimen carretero, de algo más de U$S 20:000.000 para el complemento vial rural y mejores números para la red ferroviaria, está inserto en un proceso de obra pública que el Ministerio no ha atendido y que ojalá llegue el momento de poder desarrollar.

Por último, quiero hacer referencia a mi preocupación por el eje vial, no por el hecho de que lo vislumbré pasando exclusivamente por Rivera, eliminándolo de Yaguarón o del Chuy, sino porque también en una oportunidad intervine en el trazado del eje vial, pero desde el punto de vista del gobierno brasileño y nunca pude percibir un real interés por parte de éste en que se desarrollara hacia la zona costera. A partir de San Pablo y a través de su pasaje por Curitiba, el eje vial dejaba de ser un eje costero y se centralizaba --inclusive, alejándose muchísimo de Porto Alegre y de Pelotas-- con el fin de tener un pasaje de ingreso por la zona norte de Uruguay a través de Uruguayana y Paso de los Libres. En este sentido, pienso que Uruguay debe hacer un esfuerzo complementario. Tengo la impresión de que el señor Ministro, por algún consejo recibido, no me va a dar una respuesta; pero trasmito esto con la idea de solicitar luego alguna información, por cuanto esa variable de ajustes que mencionó al final de su intervención, me parecía muy adecuada y, también, porque creo que se está vinculando --no sé si en forma complementaria-- la integración a [illegible] de la Hidrovía, no como una cuestión adicional [illegible] sustitutiva.

lt.

Adelanto que tengo en mi poder dos proyectos, uno de los cuales fue elaborado por el señor Juan Martín Posadas --que tuvo la gentileza de hacérmelo llegar-- referidos a la integración a través de la Hidrovía. El del señor Posadas descalifica la posibilidad del eje vial y del puente Colonia-Buenos Aires, concibiendo al eje vial con un pasaje por nuestro territorio, no como algo complementario sino, repito, sustitutivo. En lo que me es personal, y por algunos elementos proporcionados a la Comisión, pienso que en el pasaje del eje vial por el territorio nacional deben primar los intereses del desarrollo interno de nuestro país. Sé que en este momento, al menos una de las grandes empresas interesadas en el problema, que ha realizado una serie de estudios en el país, vincula la gravedad del pasaje por un eje vial siguiendo la Ruta 5, no por el uso que se hará de ésta, sino por la incidencia que ello tendrá en el pasaje por el Río Negro. La idea no es que pase por el puente de Paso de los Toros sino que, como desde el punto de vista económico incidiría muchísimo el cruce del territoRio nacional en ese sentido, la vía sea a través de Yaguarón o de Aceguá.

Agradezco al señor Ministro que haya escuchado atentamente el recorrido hecho por mi memoria pero, dado que la exposición hecha hoy, complementaria de las anteRiores, ha sido muy provechosa en cuanto al aporte de ideas, entiendo que la presencia del ingeniero Serrato, del señor Sanguinetti y de toda la gente vinculada al MinisteRio servirá para que podamos contar con elementos complementaRios que nos permitan formar un criteRio más amplio sobre lo que se está proyectando.

SEÑOR MINISTRO.- En lo que tiene que ver con el tema relacionado con el eje vial, diremos que el transporte de Brasil con Argentina y Chile --cabe destacar que, actualmente, tiene una importante comunicación con éste último-- se mantiene fundamentalmente sobre la base de la frontera Argentina-Brasil, específicamente Uruguayana-Paso de los Libres. Saliendo de Uruguayana camino a Porto Alegre, existe una Ruta que, si mal no recuerdo, es la 207, que se desvía hacia Vaccaría y de allí se dirige al norte, rumbo a Curitiba. A esta alternativa me refería cuando explicaba que existen dos quilómetros de diferencia con respecto a la otra posibilidad de pasar por el Uruguay.

De todas formas, la infraestructura que [illegible] tramo, reitero, entre Vaccaría [illegible] Uruguayana [illegible]

lt.

y el tramo de carretera que une Uruguayana, Porto Alegre y Vaccaría se desarrolla, principalmente, sobre la Serra do Mar.Esto implica que los costos de inversiones en esta ruta se vuelvan realmente importantes, así como los costos de operación, puesto que se trata de una carretera con infinidad de subidas y bajadas. Teniendo en cuenta la poca diferencia que existe entre un caso y otro, sumado al escollo que significa pasar el Río de la Plata, consideramos bastante razonable esa alternativa. Al mismo tiempo, sucede que por el desarrollo del mercado interno de Brasil, la relación de Porto Alegre con Curitiba y San Pablo es muy fuerte.Esto implica que por otras razones, no vinculadas al transporte regional sino al interno, esa vía se está consolidando en una forma progresiva importante.A estos efectos, el BID ya está financiando el tramo de Florianópolis al norte. Tan es así, que en el de Porto Alegre a Florianópolis se ha producido un avance importante como lo es una carretera que tiene cuatro sendas y, en parte, seis.

Analizando todo esto, se llega a la conclusión de que, por razones de tipo interno, el eje litoral se va desarrollando, y en la medida en que una infraestructura fuerte se va desplazando hacia el este, es que existe para nosotros la posibilidad de que este eje pase por nuestro país. Con respecto a este tema, debemos tomar en cuenta cuáles son los beneficios que nos puede aportar. Pienso que es uno de los temas que debemos tratar de administrar con inteligencia, ya que no resultaría razonable trazar un eje vial que atraviese el Uruguay y cuya infraestructura nos implique gastos.Lo contraRio sucedería si se tratara de una carretera de peaje que se automantiene con el pasaje de tránsito. Esta alternativa de desviar el tránsito hacia el litoral atlántico es la que nosotros consideramos posible y que nos permite ser optimistas. Si Brasil hubiese optado por encarar un proyecto interno de inversiones entre Uruguayana y Curitiba por la vía directa, evidentemente, el eje vial estaría pasando fuera de nuestro territorio.

En definitiva, estos son los motivos que me hacen tener mayor reserva en cuanto al proyecto del eje vial que con relación al puente, ya que este último es viable por sí mismo, mientras que el primero depende del segundo

Con respecto al Puerto de aguas profundas [illegible] descarto-, deseo expresar que [illegible] en [illegible]

It.

año 1967 en los que se manejaron varias alternativas, como por ejemplo, la posibilidad de transformación de las lagunas en dársenas.Se habló de la Laguna de Rocha y de José Ignacio, así como en las inmediaciones de Cabo Polonio y La Coronilla.Sin embargo, en lo que tiene que ver con esta idea, dado el desarrollo turístico y ambiental que existe actualmente en estas áreas, considero que no es viable. De todas formas, en estos últimos años me mantuve vinculado a un proyecto de Puerto aguas profundas en el Río de la Plata para el manejo, fundamentalmente, de graneles minerales y agrícolas. Los inversores que analizaron el proyecto, entendieron que nuestro país no se encuentra preparado para encarar este tipo de iniciativa. Se trataría de un Puerto "off-shore" en el Río de la Plata, con tecnología que se aplica en el Mar Artico, que permite manejar graneles y se encuentra sumamente asociado con el desarrollo de ciertas producciones minerales.

Reitero que se trata de un tema que no descarto y que si surgieran inversores interesados en llevar adelante este proyecto, los apoyaríamos calurosamente.

En cuanto al tema vinculado a las empresas turísticas y escolares, la línea de "leasing" a la cual accedió el sector fue cancelada por el Banco de la República. Con respecto a la calidad de los vehículos y a la entrada en vigencia de un certificado de aptitud técnica, como sabemos que en nuestro país las cosas no se hacen de un día para el otro, estamos previendo que el primer período será de carácter estadístico, a fin de apreciar en qué condición se encuentra el parque automotor. Por un lado, se otorgarían los certificados de aptitud técnica en forma definitiva, en los casos en que se haya cumplido totalmente con las normas técnicas. Por otro, se los extendería con observaciones a los que hayan incurrido en incumplimientos leves. Asimismo, se brindaría la posibilidad, mediante un certificado provisorio, a aquellos que cayeron en incumplimientos mayores, de realizar las reparaciones para volver a ser inspeccionados. Pero, en definitiva, si lográramos que la condición de los vehículos contara con una distribución estadística normal, deberíamos ir mejorando aquella fracción que esté más perjudicada. Si el primer año obtenemos una superación del 10% de los que se encuentran en peores condiciones, y en el segundo nuevamente el 10% de los que entonces estén más dañados, en dos o tres años quizá conseguiremos tener un parque automotor sustancialmente más seguro.



lt.

Otro tema que nos resulta de sumo interés y no tuvimos oportunidad de exponer, es el relativo a la seguridad en el tránsito. Si bien el factor vehículo no es el elemento determinante --obviamente lo es el humano-- consideramos que de la misma forma que actuamos en lo que tiene que ver con la infraestructura, como por ejemplo a través de la señalización y mejora de los diseños geométricos, debemos hacerlo sobre el parque vehicular, principalmente en aquellos casos en los que existe transporte de personas. Con respecto a este asunto, pienso que se trata de un emprendimiento sumamente difícil.

En cuanto a la situación de EGA y TTL, solicitaría al ingeniero Serrentino dé las explicaciones del caso, puesto que fue tratado en la última reunión bilateral realizada en Santa Ana do Livramento.

Por último, pido disculpas a los señores integrantes de la Comisión, porque debo retirarme para celebrar los acuerdos semanales con el Poder Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos, en nombre de la Comisión, el gesto particular del señor Ministro y sus asesores por darnos una información exhaustiva e, inclusive, por brindarnos la oportunidad de realizar preguntas particulares. Estamos plenamente satisfechos por la disposición particular del señor Ministro y de su grupo de trabajo, que tuvo como fin mejorar la información que tenía la Comisión.

SEÑOR SERRENTINO.- Antes de retirarme, quería decir que esa dicotomía aparente que citaba el señor Senador Segovia respecto al parque de vehículos, posiblemente obedece a una falta de aclaración. Cuando hablamos de 22.000 vehículos, nos referimos a los que tienen más de 5 toneladas, que son los que tenemos registrados porque pagan el Impuesto a los Ejes. Basándonos en los datos suministrados por las Intendencias Municipales, podemos indicar que el actual parque vehicular registrado en los departamentos asciende a 45.000 camiones. Posiblemente de allí surgió la diferencia.

(Se retiran de Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y el señor Subsecretario)

lt.

SEÑORA EMBID.- Con respecto a las líneas internacionales con Brasil, debo decir que se trata de un tema que fue planteado en el último encuentro bilateral que se realizó con ese país, a mediados de junio.En esa reunión, las autoridades brasileñas expresaron que su reglamentación interna les permite que se levanten pasajeros, dentro de su territorio, en las líneas internacionales. A nuestro criteRio eso colide con el convenio sobre transporte internacional terrestre, aunque eso no es así para las autoridades brasileñas. El convenio sobre transporte internacional terrestre se refiere específicamente al hecho de que una empresa no puede hacer cabotaje en otro Estado, pero no habla nada de su propio país. Por un principio de reciprocidad no permitimos que nuestras empresas, en nuestro territorio, levanten pasaje cuando se trata de líneas internacionales.

En la reunión llevada a cabo, cada uno de los países expuso su posición --es obvio que no podemos intervenir sobre las reglamentaciones internas brasileñas-- y vimos que había dos caminos: o se renunciaba a las líneas internacionales con Brasil, a raiz de las diferencias presentadas, o se trataba de lograr lo más conveniente para las empresas que actualmente están operando con dicho país. La empresa EGA, que es la que tiene a su cargo la principal línea con Brasil --es decir, Montevideo-San Pablo-- pretende seguir operando, razón por la cual no se pensó en renunciar a la línea. Entonces, se trató de ajustar las frecuencias, a fin de lograr una transferencia de pasaje desde la empresa TTL, que es brasileña, hacia la nuestra.

Cabe destacar que los problemas se planteaban en las líneas de largo recorrido.Lo que ahora se pactó bilateralmente con Brasil, fueron tres turnos por bandera en la línea San Pablo.Debemos recordar que esto ya se había pactado hace más de 20 años, pero la empresa ONDA nunca había cumplido con su parte.Entonces, tradicionalmente, la empresa TTL ocupó todos los turnos, o sea, los tres de ella y los tres nuestros. Concretamente, en esta reunión bilateral se analizó nuevamente el tema y se resolvió que las empresas presentaran en treinta días --este plazo se cumple a fines de este mes-- una nueva propuesta sobre los turnos, basándose en mantener la frecuencia de siete turnos semanales en alta temporada y reducirlos a tres en temporada baja. Esta solución [illegible] a la empresa EGA porque desde la época en que se hicieron [illegible] pactos --hace más de veinte años-- hasta la fecha, [illegible]

lt.

incremento de demanda, fundamentalmente, turística en esas líneas.

Si bien todavía no tenemos posibilidades reales de acceso al mercado de San Pablo, sí hemos captado muchísima demanda en puntos intermedios como Florianópolis, Camboriú y Blumenau.Entonces, luego de finalizadas las vacaciones de julio, que es un período considerado de alta demanda, recibiremos las respuestas coordinadas de las dos empresas, a efectos de lograr la transferencia de mercado hacia la empresa uruguaya, reduciendo la frecuencia de la línea en baja temporada.

SEÑOR SEGOVIA.- Lo expresado coincide totalmente con la información que teníamos.

Sin embargo, pienso que habrá que tener en cuenta, como elemento complementaRio, el control del servicio de carreteras, porque allí es donde surge el problema. El control es muchísimo más severo para los coches uruguayos que para los brasileños. Aclaro que no me refiero al control estricto y empresarial, sino al del servicio de la policía caminera.

Allí es donde se establece la diferencia que es notoria, pues las exigencias para la circulación de los transportes uruguayos, son superiores a las establecidas para los transportes brasileños.

Asimismo, creo que esos convenios que se pueden estructurar van a ser difíciles de controlar, a fin de que de la eficiencia de ese control surja una equidad en el servicio. Lo manifestado fue un elemento adicional, porque considero que lo que paga el circulante uruguayo es distinto de lo que abona el brasileño.

(Dialogados)

SEÑOR RISSO.- No hay que perder de vista que se trata de un acuerdo y que exige buena voluntad [illegible]

[illegible] bien [illegible] [illegible]os, las dos [illegible]

[illegible]

respecto a este problema, pues la situación cambió y esperamos que así se mantenga.

Debemos recordar que en pocos días ingresamos en baja temporada, que dura hasta diciembre y, en ese momento, tendrá que ponerse en práctica la parte más difícil de ese acuerdo.

Sin embargo, las bases están dadas y todo indica que el problema quedará superado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Luego de escuchar la información que nos han brindado , sólo resta agradecer la presencia de los señores asesores del Ministerio.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Así se hace. Es la hora 12 y 10 minutos)